Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1861

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat veel ongelukken op de weg ontstaan doordat de bestuurder niet goed oplet* (ingezonden 23 februari 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 maart 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Meer ongelukken door smartphone dan door bumperkleven»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Hoe beoordeelt u de uitkomsten van het genoemde Amerikaanse onderzoek?

Antwoord 2
Het onderzoek beschrijft gedragingen tijdens het autorijden die bijdragen aan het ontstaan van ongevallen. Hiervoor hebben 3.500 Amerikaanse vrijwilligers drie jaar lang met camera's en sensoren in hun auto gereden. Vooral de visuele afleiding door het typen en lezen op een smartphone vormt een groot risico. Dit is veelal het geval bij het gebruik van sociale media en onderstreept daarmee het belang van de campagne «Onderweg ben ik Offline» die ik voer.
Omdat ik meer inzicht wil hebben in de oorzaken van ongevallen financier ik de SWOV voor deelname aan het Europe Udrive onderzoek. Net als het Amerikaanse onderzoek wordt met behulp van camera's in voertuigen onderzocht wat de aanleiding is van een ongeval. Hierbij is speciale aandacht voor afleiding, onoplettendheid en kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit onderzoek is in oktober 2012 gestart en het eindrapport verwacht ik medio 2017.

---

[1] http://nos.nl/artikel/2088563-meer-ongelukken-door-smartphone-dan-door-bumperkleven.html

ah-tk-20152016-1861
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Vraag 3
Wat is uw reactie op de uitspraak van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid dat de uitkomsten niet één op één in Nederland toepasbaar zijn omdat er in Nederland meer fietsers zijn?

Antwoord 3
De situatie in Amerika is zodanig anders dat deze conclusies niet zomaar overgenomen kunnen worden voor de Nederlandse situatie. Wel zal ik de uitkomsten van dit Amerikaanse onderzoek naast die van het eerder genoemde Udrive onderzoek leggen om te kijken waar ze elkaar aanvullen.

Vraag 4
Betekent dit dat de Nederlandse situatie vanwege de kwetsbaarheid van de in groten getale aanwezige fietser, ernstiger is?

Antwoord 4
Daar kan ik geen uitspraak over doen. Het eerder genoemde Udrive onderzoek, dat medio 2017 is afgerond, moet hier meer inzicht in geven.

Vraag 5
Acht u de huidige bewustwordingscampagne rondom smartphonegebruik door weggebruikers effectief? Zo ja, heeft u cijfers die dit onderbouwen?

Antwoord 5
Uit de evaluatie van de campagne «Social media en verkeer gaan niet samen» van 2015 blijkt dat 90% van de doelgroep de gecommuniceerde sociale norm «social media en verkeer gaan niet samen» en de campagneboodschap «Onderweg ben ik offline» onderschrijft. 94% is zich ervan bewust dat je als automobilist je aandacht beter op de weg kan houden, en je tijdens het rijden niet met social media bezig bent. Ruim 2/3 staat positief tegenover het gecommuniceerde handelingsperspectief «zet tijdens het rijden je mobiel op stil» en bijna de helft zegt zeker bereid te zijn dat te gaan doen.

Vraag 6
Welke maatregelen acht u, bovenop de lopende campagne, opportuun om verkeersdeelnemers nóg bewuster te maken van de gevaren van smartphonegebruik en andere afleidende bezigheden achter het stuur?

Antwoord 6
Naast de landelijke campagne heb ik voor jonge fietsers in 2014 de Fietsmodus-app gelanceerd waarmee fietsers die onderweg niet hun smartphone gebruiken kans maken op prijzen. Deze prijzen worden beschikbaar gesteld door telecom bedrijven. Er zijn inmiddels bijna 2 miljoen «smartphonevrije» kilometers gefietst en de Fietsmodus wordt steeds meer geadopteerd door decentrale overheden en maatschappelijke partners alsmede in verkeerseducatie binnen het basis- en voortgezet onderwijs. Steeds meer jongeren worden op deze manier beloond voor het goede gedrag en leren op jonge leeftijd dat social media en verkeer niet samen gaan. Dat is nu belangrijk voor hun veiligheid op de fiets maar ook voor later als zij auto gaan rijden.
Daarnaast wil ik werkgevers stimuleren om maatregelen te nemen waardoor zakelijke rijders en beroepschauffeurs verantwoord omgaan met hun smartphone in het verkeer. Veel grote bedrijven hebben al interne regels vastgesteld maar lang niet allemaal. Om dit te stimuleren heb ik VVN gevraagd een toolbox te maken voor werkgevers met laagdrempelige maatregelen die bijdragen aan verantwoord smartphonegebruik. Met VVN ga ik kijken hoe we deze toolbox kunnen inzetten om bedrijven met grote wagenparken te stimuleren tot het nemen van maatregelen.
Tot slot hebben onder andere VVN, Team Alert en de ANWB het verantwoord gebruik van smartphones in het verkeer in hun producten opgenomen waardoor de campagneboodschap versterkt wordt.